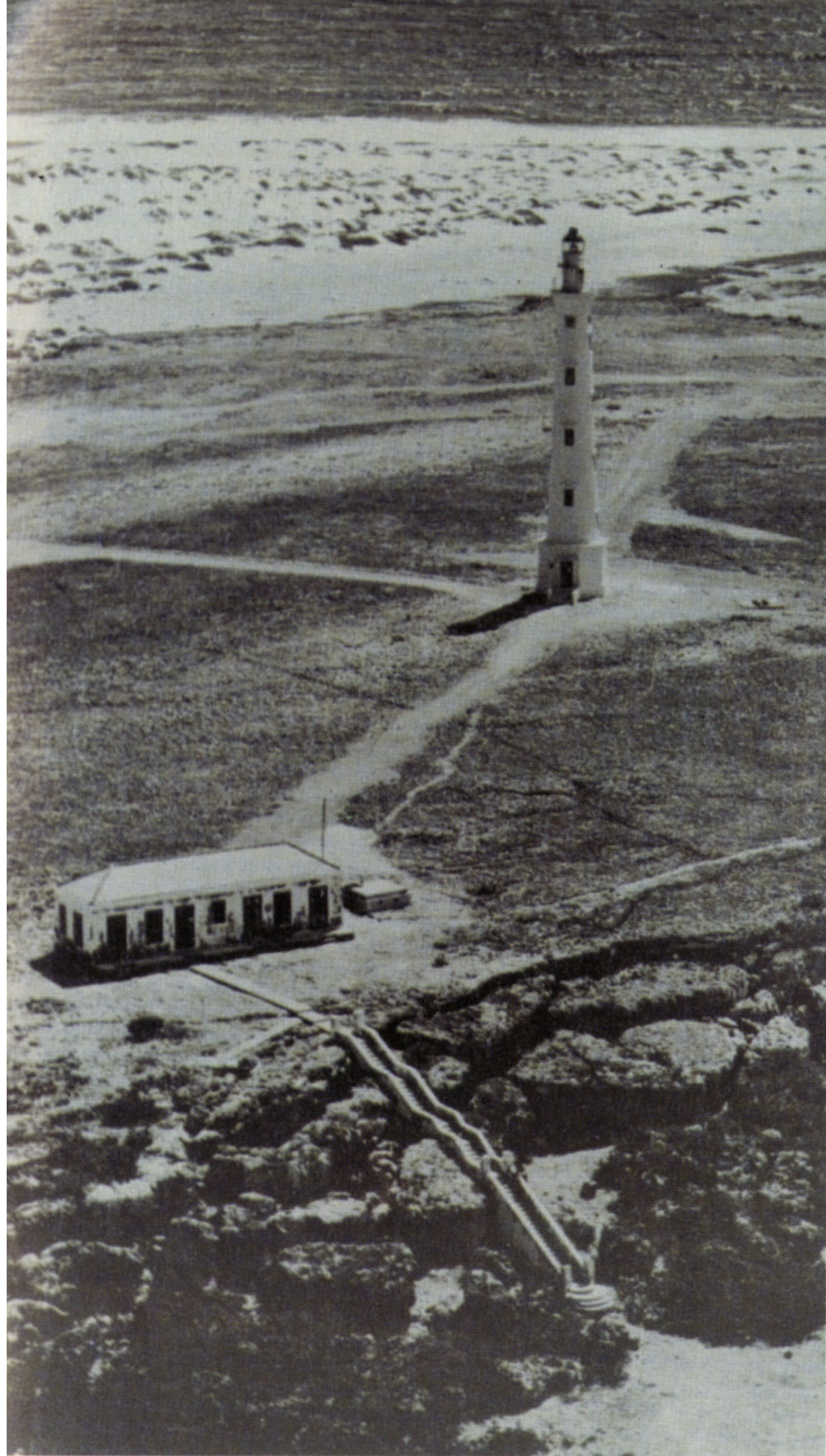
# Di Bishita na..........

# Op Bezoek Bij..........



A menos, esei ta e nomber bou cua mayoria hende na Aruba conoce e faro na costa nort aki. Tog e faro tin otro nomber cu no ta wordo usa mas , of no ta wordo usa mas oficialmente. Kico bo ta pensa di: 'Faro di Westpunt' conoci tambe bou e nomber 'Faro Blanco' y pakico no 'Faro Hudishibana' of 'Faro di Nort? No solamente e nomber pero tambe e fecha exacto di constuccion no ta stipula den forma irefutabel. Segun e texto riba e plakaat riba e faro, basa riba datonan for di Archivo Historico Nacional, e ta traha entre 1914 y 1916. Esaki no ta kita afo cu otronan ta pretende cu nan a cuminsa usa e faro te na 1919. Otronan atrobe, entre otro Directiva di Nabegacion, ta pretende di sa cu e faro a keda construi rond di 1910. Den tur caso ta sigur cu e faro ta construi segun un diseño Frances.

E nomber cu awe ta wordo usa oficialmente, California Lighthouse, ta data di un storia of miho dicho un leyenda cual no tur hende ta di acuerdo cu otro riba dje tampoco. Cu siguridad por bisa si cu dia 23 di september 1891 un bapor Ingles, probablemente procedente di Liverpool bou di e nomber 'California', a naufraga na e punto nort di e isla. Tin cierto fuentenan cu ta menciona cu e bapor tabata bayendo rumbo pa America Central, otro ta pensa cu e tabata bayendo Venezuela. 'California' a haya su mes den problema meimei anochi pero ta te su mañan mainta por a mira e desaster for di e isla. Mientrastanto e nabegantenan por a tene e barco riba awa dor di tira hopi di nan carga na lama. Esaki tabata contene un cantidad grandi di articulo di cas manera meuble, comestibel, paña y otro articulonan comercial. Lama a tira hopi di e cosnan util aki riba costa unda e habitantenan di e tempo ey a haci bon uso di nan usando nan den cas of como bistir. Casi ful e tripulacion, cu exepcion di e makinista, a keda salba. Despues e seguro a bende e restonan di e barco na un comerciante riba e isla. For di e tempo aki e duinnan di santo na costa nort di Aruba yama 'California' pa e bapor cu a naufraga einan y despues tambe e faro cu mester a wordo construi ainda. Si e faro tabata tey caba na 1891, e catastrofe cu e bapor 'California' lo por a wordo preveni.

E pensamento aki a haci cu e desicion pa construi un faro na e costa nort, a bai den un forma acelera. Mientrastanto nos sa cu a dura un tempo basta largo ainda prome cu e faro pa navegacion aki a bin. Su construccion mes tampoco no a bai sin problema. Esei no ta mucho straño, pasobra ademas di e herment, grua, stelashi y otro instrumentonan special, e trahadonan profesional no tabata riba e isla tampoco. Riba dje e transporte di e



*Ambiente. - edicion 11, 2002. p.8-11*

# 'California *Lighthouse*'

# 'California *Lighthouse*'

*Tenminste, dat is de naam waaronder de meeste mensen op Aruba de vuurtoren aan de noordkust kennen. Toch heeft de toren ook nog andere namen, die niet meer, of niet meer officieel worden gebruikt. Wat dacht u van: 'De Vuurtoren van Westpunt', ook wel bekend onder de naam: 'Faro Blanco' en waarom niet 'Hudishibana Vuurtoren', of 'De Toren van Noord'. Niet alleen de naam, maar ook de exacte bouwdatum staat niet onomstotelijk vast. Volgens de tekst op het plaquette bij de toren, die is gebaseerd op gegevens uit het Nationaal Historisch Archief, is deze gebouwd tussen 1914 en 1916. Dat neemt niet weg dat anderen beweren dat de vuurtoren pas in 1919 in gebruik is genomen. Weer anderen, waaronder de Directie Scheepvaart, menen te weten dat de toren rond 1910 is gebouwd. In ieder geval staat vast dat de toren is gebouwd naar een Frans ontwerp.*

*De naam die tegenwoordig officieel wordt gebruikt, California Lighthouse, stamt uit een verhaal, of liever gezegd legende, waarover ook niet iedereen het eens is. Wel is zoveel zeker dat er op 23 september 1891 een Engels stoomschip, waarschijnlijk afkomstig uit Liverpool, met de naam 'California', op de noordpunt van het eiland is vergaan. Sommige bronnen vermelden dat het schip op weg was naar Midden-Amerika, weer anderen denken dat het Venezuela was. De 'California' raakte midden in de nacht in nood, maar de ramp werd pas de volgende ochtend vanaf het eiland zichtbaar. Inmiddels hadden de opvarenden het schip drijvende kunnen houden door allerlei goederen uit de lading over boord te zetten. Daaronder was nogal wat huisraad zoals meubels, proviand, kleding en andere handelswaar. Veel van deze nuttige spulletjes spoelden aan op de kust, waarna ze voor vele toenmalige eilandbewoners een welkome aanvulling op het interieur of de garderobe vormden. Bijna de gehele bemanning, op de machinist na, werd gelukkig gered. Later werd het wrak door de verzekering aan een handelaar op Aruba verkocht, die vervolgens de overgebleven lading van het schip op het eiland verhandelde. Vanaf die tijd heten de zandduinen bij de noordkust 'California' en later is dus ook de toen nog te bouwen vuurtoren naar het op de klippen gelopen schip vernoemd. Als de vuurtoren er in 1891 al had gestaan, was de ramp met de 'California' misschien te voorkomen geweest.*

*Dat besef heeft er toe bijgedragen dat het besluit voor de bouw van een vuurtoren aan de noordkust 'versneld' genomen werd. Inmiddels weten we dat het toch nog een flinke tijd geduurd heeft voordat dit lichtbaken voor de zeevaart er eenmaal stond. Ook de bouw zelf is niet zonder problemen verlopen. Dat is niet zo verwonderlijk, want behalve de gereed-*





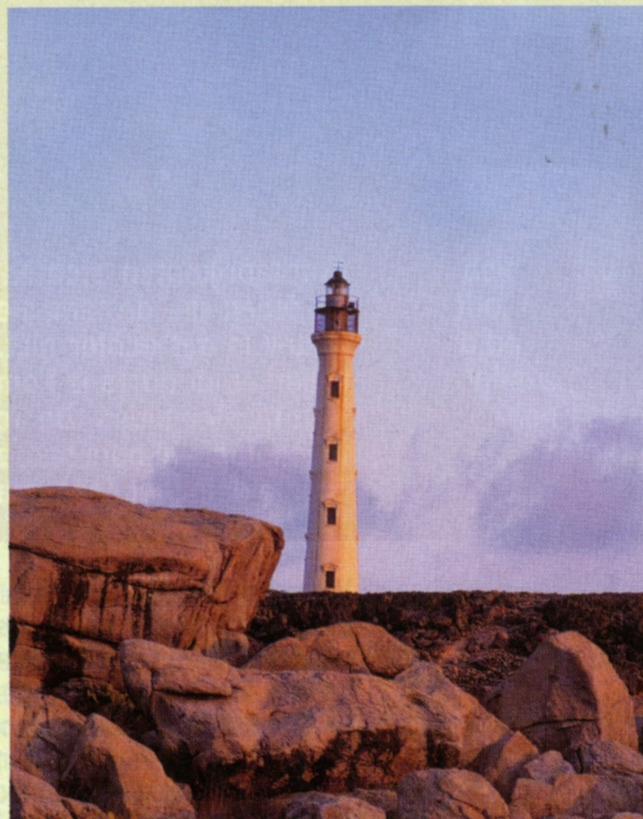


material di construccion di waf pa Hudishibana (asina e baranca cu e faro ta traha riba yama) tabata forma un problema grandi, pasobra no tabatin un caminda drechi traha. E prome transporte cu material di construccion, manera santo pa mescla cu e cement, a tuma luga cu ayudo di burico di carga di famia Figaroa. Un di e buriconan mester a paga caro cu el a wordo scogi pa haci e trabou aki. Durante e construccion lamper a dal den e faro den un mal tempo severo. Cinco trahado a keda herida levemente, pero e burico cu tabata para abou na e faro no a sobrevivi e impacto. Hopi despues, pa caba cu e trabou di construccion, nan a usa autonan di carga como medio di transportacion, esakinan tabata e prome trucknan riba e isla.

E faro delega, cu ta construi cu piedra cu tabata wordo haya den naturalesa na e sitio di construccion, a bira mas cu trinta meter halto. Riba dje tin ainda e construccion di hero unda e 'lus' ta. E lus ey ta consisti di un candela cu, den un marco di brons complica, diferente lens ta bira rond di dje. E movecion cu ta drai aki ta determina e caracter di e lus. E lus of e caracter di 'California Lighthouse' ta sende 2 bes cada 10 seconde y for di lama bo por wak e ya for di un distancia di 30 kilometer. Temponan aya e candela tabata wordo alimenta cu gas, na 1969 a bai over pa electricidad y awor ta buscando posibilidadnan pa laga e 'lus' aki sende riba energia solar. Tempo a cambia y progresa, pasobra e prome cuidado di faro procedente di Corsou sr. Jacob Jacobs, mester a traha bou condicionnan bastante primitivo. Tampoco e cuarto construi banda di e faro pa aloha e cuidadonan, awendia e restaurant El Faro Blanco, no tabata nada comfortabel di caba tampoco. Faro y cas tabata na un distancia basta grandi di e 'mundo habita' di modo cu no solamente e cuidado di faro, sino tambe su famia tabata hiba un bida bastante solitario. E biaha bai bin pa scol na Playa tabata henter un aventura.

Ora tin peliger tabata masha dificil pa e cuidado di faro pa comunica cu e instancianan competente, ya cu no tabatin comunicacion telefonico tampoco. E situacion ey a keda soluciona na añanan cinquenta dor di instala e prome telefon radiografico, cu cual por a yama oficina di waf. E telefon aki sinembargo, regularmente tabata defecto y pa drechele mester a manda busca piesanan di Corsou, loke tabata costa hopi tempo. Te añanan despues Meenhorst, Capitan di Waf di e tempo ey, a bai over na busca un telefon di liña. No mucho tempo despues e mesun Meenhorst aki a propone na Gobierno pa automatisa e faro y pa reemplasa e cuidadornan. Den un carta na 1955 e ta splica Gobierno cu e circumstancianan pa traha y biba di e cuidadornan di faro no tabata responsabel mas y cu ademas por scapa gasto tambe asina. E Minister di Trafico y Transport di e tempo ey, sr. Beaujon den un carta di 6 di december 1956, a bai di acuerdo cu henter e automatisacion di e faro. E dos cuidadornan di faro a wordo poni na trabou otro caminda den e empresa na waf y for di e tempo ey e faro ta, ademas di ta un lus pa navegacion, e ta tambe un atraccion turistico bunita pero solitario.





*schappen, kranen, stellages en andere speciale werktuigen, waren ook de vaklieden voor dit werk niet op het eiland aanwezig. Daarbij vormde ook het transport van aangevoerde bouwmaterialen van de haven naar Hudishibana (zo heet de rotsheuvel waarop de toren is gebouwd) een groot probleem, omdat er nog geen echte weg was aangelegd. Het eerste transport met bouwmaterialen, zoals zand voor het maken van cement, gebeurde met behulp van pakezels van de familie Figaroa. Eén van deze ezels heeft het nog moeten bezuren dat het werd ingezet bij de werkzaamheden. Tijdens de bouw werd de toren, bij hevig onweer, getroffen door de bliksem. Daarbij raakten vijf werklieden licht gewond, maar de ezel die onderaan de toren stond te wachten, heeft de inslag niet overleefd. Later, bij de verdere afbouw, werden voor het transport vrachtauto's ingezet, dat waren de eerste trucks op het eiland.*

*De slanke toren, die is opgebouwd met natuursteen dat op de plek van de bouw werd gevonden, is ruim dertig meter hoog geworden. Daar bovenop staat nog de stalen constructie waarin 'het licht' zich bevindt. Dat licht bestaat uit een vlam waar, in een ingewikkeld bronzen raamwerk, verschillende lenzen omheen draaien. Die draaiende beweging bepaalt het 'karakter' van het licht. Het licht of karakter van de 'California Lighthouse' blinkt 2 maal per 10 seconden en is op zee tenminste van 30 kilometer afstand te zien. Vroeger werd de vlam gevoed door gas, in 1969 ging men over op elektriciteit en nu zoekt men naar mogelijkheden om 'het licht' te laten schijnen op zonne-energie. De tijden zijn vooruit gegaan, want de eerste vuurtorenwachters, zoals de van Curaçao afkomstige Jacob Jacobs, werkten in nogal primitieve omstandigheden. Ook het bij de toren gebouwde onderkomen voor de vuurtorenwachters, thans restaurant El Faro Blanco, liep bepaald niet over van comfort. Toren en woning lagen nogal afgelegen van de 'bewoonde wereld' zodat niet alleen de vuurtorenwachter, maar ook zijn gezin een tamelijk eenzaam bestaan leidden. De tocht heen en weer naar school of Oranjestad was een hele onderneming.*



*Bij onraad was het voor de vuurtorenwachters erg moeilijk om te communiceren met de bevoegde instanties, omdat er bijvoorbeeld nog geen telefoonverbinding was. Die situatie werd in de jaren vijftig opgelost door de eerste draadloze telefoon te installeren, waarmee naar het havenkantoor kon worden gebeld. Deze telefoon was echter regelmatig buiten gebruik door defecten, die dan weer werden opgelost met onderdelen die uit Curaçao moesten komen, wat nogal wat tijd vergde. Pas veel later is de toenmalige Havenmeester Meenhorst overgegaan tot de aanvraag van een 'lijn-telefoon'. Niet lang daarna deed dezelfde Havenmeester een voorstel aan Het Gouvernement om de vuurtoren te automatiseren en de wachters te vervangen. In een brief uit 1955 legt hij aan Het Gouvernement uit, dat de woon- en werkomstandigheden van de vuurtorenwachters niet langer verantwoord waren en dat er bovendien kosten konden worden bespaard. De minister van Verkeer & Vervoer uit die tijd, de heer Beaujon, gaat in een brief van 6 december 1956 akkoord met de gehele automatisering van de vuurtoren. De twee vuurtorenwachters konden elders in het havenbedrijf worden aangesteld en sinds die tijd is de vuurtoren behalve een lichtbaken voor de scheepvaart een mooie, maar eenzame toeristische attractie.*